



Nieuwe wegen verkend

Auteur(s):

Heij, P.

*De auteur is waarnemend Secretaris Generaal van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4383, pagina D01, 15 november 2002

Rubriek:

Dossier: Nieuwe wegen verkend

Trefwoord(en):

ten, geleide

Nederland bezit een uitgebreid wegennet, dat een flink kapitaal vertegenwoordigt op onze nationale balans¹. We hebben een net van autosnelwegen en verder allerhande wegsoorten die daar tussen zitten zoals wegen in woonwijken en op bedrijfsterrinen. Bijna al deze wegen zijn in opdracht van overheden aangelegd en ook het beheer is voor het overgrote deel in publieke handen. Er zijn goede redenen voor deze sterke overheidsbemoediging: de weg is immers een collectief goed.

De karakteristieken van zo'n collectief goed heb ik nog van mijn leraar economie op de middelbare school geleerd. Ten eerste is een collectief goed niet te splitsen in individueel leverbare eenheden. Het is moeilijk een prijs vast te stellen en in rekening te brengen aan een individuele gebruiker. Ten tweede is het goed non-exclusief, wat wil zeggen dat het moeilijk en ongewenst is om, bijvoorbeeld als een weg er al ligt, bepaalde groepen gebruikers uit te sluiten. Ten slotte is het goed non-rivaliserend: het gebruik van de één staat dat van de ander niet in de weg.

Maar voldoet de weg nog wel aan deze criteria? Er zijn twee vrij recente ontwikkelingen waardoor het collectieve karakter van het wegennet minder sterk is geworden. Iedereen ziet dat het weggebruik van de één momenteel wel ten koste kan gaan van anderen; de dagelijkse files vormen het tastbare bewijs. Ten tweede schept de recente snelle vooruitgang in de informatie- en communicatietechnologie mogelijkheden tot prijsdifferentiatie, zodat de gebruiker meer in overeenstemming met zijn of haar feitelijk gebruik kan gaan betalen. Binnen een jaar worden dergelijke technieken in Duitsland toegepast bij de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Bepaling van gereden afstand en plaats gebeurt met satellietnavigatie (gps) en communicatie tussen voertuig en punten langs de weg via de korte golf. Daarnaast gaat het bij vergroting van de wegcapaciteit - wegverbreding en spitsstroken - vaak om een kleine (of marginale) uitbreiding van het al bestaande wegennet en nog maar weinig om ontsluiting van nieuwe locaties. Vergroting van de wegcapaciteit is hierdoor in kleine eenheden te realiseren.

Het wegennet is dus minder een collectief goed dan vroeger. Hierin zie ik de verklaring dat het begrip 'mobiliteitsmarkt' de laatste jaren zijn intrede heeft gedaan. Onder andere vno-ncw is pleitbezorger van zo'n mobiliteitsmarkt². Via het introduceren van een marktmechanisme moeten vraag naar en aanbod van vervoer over de weg dicht bij elkaar worden gebracht. Bij afwezigheid van een mobiliteitsmarkt is het lastig om goed te weten hoe groot de koopkrachtige vraag naar mobiliteit echt is, en om daar ook rekening mee te houden. Bij investeringen en beheer door de overheid spelen bovendien andere overwegingen een rol, zoals politieke spelregels en het budgetmechanisme. Het is mogelijk dat de mobilist wel bereid is te betalen voor extra wegcapaciteit, maar dat de overheidsfinanciën hiervoor géén ruimte laten. Omgekeerd kan het voorkomen dat door lobby's, politieke inschattingen of overwegingen van regionale spreiding, met belastinggeld projecten worden gebouwd waaraan de gebruiker minder behoefte heeft. Een betere afstemming van het aanbod van infrastructuur op de vraag biedt dus veel voordelen. Het is echter niet zo makkelijk om hieraan praktisch handen en voeten te geven.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat probeert met verkeersprognoses, raming van effecten en waardering van de tijdswinst en inschatting van externe effecten, te beoordelen of de voordelen voor de gebruikers op wegen tegen de kosten van vergroting van de wegcapaciteit. In aanvulling hierop is het denkbaar organisatorische en institutionele veranderingen door te voeren, waardoor de vraag sterker dan nu het aanbod kan sturen. Zo is door de Commissie Blankert voorgesteld om één publiek-private organisatie verantwoordelijk te maken voor de doorstroming op de A4-corridor. Als vervolg hierop komt de Commissie Luteijn binnenkort met nadere voorstellen voor een mobiliteitsmarkt. Er loopt dus een maatschappelijk debat over ordeningsvraagstukken rond het wegverkeer.

Dit esb-Dossier wil bijdragen aan de meningsvorming hierover door zes verschillende toekomstbeelden te verkennen. Het gaat hierbij om een verkenning in de breedte en om het aangeven van voor- en nadelen. Ik hoop dat deze verkenning een achtergrond schetst waartegen toekomstige beleidsontwikkeling kan plaatsvinden. Verder hoop ik dat dit dossier inspireert om verder na te denken, te schrijven en te debatteren over een vraaggestuurde weginfrastructuur.

Dossier Nieuwe wegen verkendP. Heij: [Nieuwe wegen verkend](#)R. Filarski, B. Toussaint: [Leren van het verleden](#)

J. van der Waard: [Ontwikelingen en beperkingen](#)

J.M.W. Dings: [Bedrijfseconomische beprijzing kent risico's](#)

W.A. Hafkamp, P. van Driel: [De relatie tussen publieke doelen en beheersvorm](#)

W.J. van Grondelle: [Mobiliteitsmarkt goed voor bereikbaarheid en milieu](#)

J.G. Lambooy: [Interactie tussen ruimte en beheer](#)

W.J. Spit: [Dichter bij de regio](#)

E. Dijkgraaf, M. Varkevisser: [Scheiden van eigendom en exploitatie](#)

M. van Twist, F. de Zeeuw: [Betaalstroken als antwoord op congestie](#)

R. Saitua, A.S. Verrips: [Afscheiden van betaalstroken zelden gunstig voor de welvaart](#)

P. de Vries: [Een NV Infra voor het hoofdwegennet](#)

C. Oudshoorn: [Naar een echte mobiliteitsmarkt](#)

H.Meurs: [Naar een nieuw publiek beheer](#)

E.T. Verhoef, H. van Gent: [Scope-verbreding in privaat wegbeheer](#)

S.J.H. Roestenberg: [Integrale benadering grond en mobiliteit](#)

C.J.W. Hiddink: [Bijklassende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?](#)

1 De totale weglengte bedraagt meer dan 116.000 kilometer.

2 Zie onder andere het commentaar van VNO-NCW op het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan aan de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (juni 2001) en op de wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (februari 2002) (www.vno-ncw.nl).